



In Eigenregie: Der Selbstmacher
trägt Atemschutz und verschlichtet
vertikal mit dem Filzpinsel

ALLES IM LACK – SO WIRD'S GEMACHT

*Die Yacht soll eine neue Optik erhalten – aber wie? **LACKIEREN
ODER FOLIEREN?** Selbst Hand anlegen oder den Profi ranlassen?
Welche Möglichkeiten und Methoden es gibt – und was sie kosten*

FRISCH IN FARBE

Drei Wege führen zum Ziel – die in Frage kommenden **VERFAHREN** im Überblick

Wenn der Beschluss gefallen ist, einer Yacht eine neue Beschichtung auf dem Freibord angedeihen zu lassen, bestehen, was das Verfahren betrifft, grundsätzlich drei Möglichkeiten: vom Profi lackieren lassen, das in Eigenregie selbst erledigen oder den Rumpf mit Folie bekleben.

Egal wofür sich der Eigner entscheidet, alle Versionen haben Vor- und Nachteile. Und die müssen gut gegeneinander abgewogen werden. Denn zumindest beim Lackieren ist eine Fehlentscheidung nur mit großem Aufwand zu revidieren; Lack ist nicht mal eben schnell wieder zu entfernen. Es kann lediglich alles erneut bemalt werden, wenn das Ergebnis nicht den Vorstellungen entspricht.

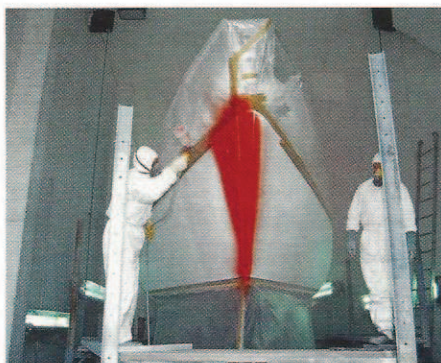
Anders bei der Folie: Bei Taxis und Polizeifahrzeugen ist es schon lange üblich, diese noch im Neuzustand zu folieren, um den Lack zu schützen. Außerdem lassen sich Autos mit bestimmten Farben, wie etwa Silbergrau, besser wiederverkaufen. Ein Taxi ist aber nun einmal eierschalenfarben, aufgrund der Signalwirkung, die Farbe verrät die Funktion dieses Autos. Ein entsprechend beklebtes Fahrzeug kann, wenn es zum Verkauf steht, recht leicht aus der Folie geschält werden und zeigt einen farblich fragten und vor allem intakten Lack.

Gleiches gilt für ein Schiff: Ein Eigner, der nur einmal experimentieren möchte, oder jemand, der eine ausgefallene Farbe wünscht, jedoch plant, seine Neue nach einigen Jahren wieder abzustoßen, sollte darüber nachdenken, in Weiß zu ordern und den gewünschten Coloreffekt mittels Folie zu erzeugen. Da existieren mittlerweile die exotischsten Designs. Die Heiligenhafener X-332 „Blond“ etwa kommt seit einiger Zeit komplett in Raubkatzenfell-Optik daher.

Derart beklebt und geschützt, sieht das Gelcoat auch nach Jahren aus wie neu, und ein potenzieller Käufer freut sich über eine intakte und neutrale Farbgebung.

Auch bei älteren Schiffen kann das Folieren eine Alternative sein, allerdings nur bedingt, denn eventuell sind aufwändige Vorarbeiten nötig. „Die Folie bildet die Oberfläche genau ab, man sieht sogar eine Wimper hindurch. Um Spachteln und Schleifen kommt der Eigner also nicht herum“, führt Herman Woltjer vom Spezialisten Yacht- →

DER PROFI LACKIERT



Etwa eine Woche benötigt Profilackierer Wrede für ein Schiff – vorbereiten, spachteln, schleifen, sechsfach grundieren, erneut schleifen und schließlich bis zu zehnmal lackieren. Allein daran erkennt man sofort den Unterschied zur Do-it-yourself-Lösung, wo üblicherweise mit viel weniger Schichten gearbeitet wird. Außerdem sind die Spritzkabinen hell erleuchtet und besonders staubarm. Der Clou: Die Lacke und Grundierungen werden für besondere Härte zwölf Stunden lang bei 40 Grad Celsius getempert.

DER EIGNER LACKIERT



Ist eine möglichst helle, geräumige und staubarme Umgebung gefunden, die warm genug ist, muss der Untergrund vorbereitet werden. Faustregel: Zu viel schleifen geht nicht! Zuletzt mit 400er-Körnung in die Vorstreichfarbe. Zweikomponenten-Lack nach dem Anrühren zirka 20 Minuten ruhen lassen, dabei schon sich die feinporeige Kunststoffrolle vollsaugen lassen. Dann schulterbreit auftragen und mit dem Pinsel vertikal verschleifen. Den Pinsel zuvor mit dem Bandschleifer anschleifen, dann verliert er keine Haare.

DER PROFI KLEBT



Es ist nicht einfach, einen derart großen Lapfen Folie zu bändigen; die Arbeit muss zu zweit ausgeführt werden. Werkzeuge dabei: Rakel zum Ausstreichen und Skalpell für die Ränder. Ist die Folie bedruckt, muss zudem auf passgenauen Sitz geachtet werden. Auch bei dieser Methode sind viel Platz und Licht erforderlich, allerdings kann an warmen Tagen (mehr als 13 Grad Celsius für 24 Stunden) und Windstille auch draußen gearbeitet werden. Der Untergrund muss für ein optimales Ergebnis möglichst glatt sein.

IST GUTER LACK TEUER?

wrapping.nl aus den Niederlanden aus. Und manchmal helfe selbst das nicht: „Wenn das Gelcoat zu sehr auskreditet, ist Folieren keine Alternative mehr. Auf dem immer staubigen Untergrund haftet die Folie nicht gut genug.“

Anders beim Lackieren: „Das geht immer, es gibt keinen Fall, bei dem wir es nicht mehr könnten“, sagt Profi-Lackierer Peter Wrede. Dazu ist allerdings einige Vorarbeit erforderlich. Beschläge und Gummifugen müssen entfernt und die nicht zu lackierenden Flächen abgeklebt werden.

Besonders wichtig ist die Grundierung. Der Spezialist verwendet dazu nicht weniger als sechs Lagen eines Zweikomponenten-Materials. Anschließend wird über zwölf Stunden getempert und erneut feingeschliffen. „Erst dann ist die Oberfläche bereit für die eigentlichen Lackschichten“, sagt Wrede. Der Aufwand lohne aber. Schließlich müsse man bis zu acht Jahre erst mal nicht mehr polieren: „Putzen, und es glänzt!“

Der akribische Auftrag des Untergrunds ist auch bei der Selbstmach-Variante wichtig. „Wir unterscheiden dabei zwischen Vorstreichfarbe und Grundierung“, erläutert Jean-Pierre Martius, Anwendungsberater bei International. „Vorstreichfarbe füllt mittels Schichtdicke winzige Macken in der ansonsten intakten Oberfläche und ermöglicht ein einfacheres Feinschleifen mit einer 400er-Körnung vor der endgültigen Lackierung“, so der gelernte Bootsbauer. „Die Grundierung hingegen schützt die zu beschichtende Oberfläche und ist daher für Metall- oder Holzboote besonders geeignet.“ Beide Produkte gibt es sowohl in ein- wie in zweikomponentiger Ausführung.

Die Kernfrage für Selbstmacher lautet: Welches Material eignet sich für mein Schiff? Generell sind Zweikomponenten-Produkte härter und insofern widerstandsfähiger, allerdings in der Verarbeitung und besonders bei der Ausbesserung kleinerer Schäden schwieriger zu handhaben. Zudem können sie nur direkt auf dem Gelcoat oder auf einem ebenfalls zweikomponentigen Untergrund aufgebracht werden. Wer nicht genau weiß, was auf seinen Rumpf aufgetragen wurde, muss auf einen Einkomponenten-Lack zurückgreifen. Denn der hält auf jeder Oberfläche, ist dabei allerdings deutlich weicher und damit anfälliger als ein zweikomponentiges System.

Hochwertige QUALITÄT gibt es nicht zum Schnäppchenpreis. Wer jedoch Vor- und Nacharbeiten selbst erledigt, kann auch beim Profi sparen – die Vor- und Nachteile im Überblick



Lackieren vom Profi



Selber lackieren



Folieren

Was wird gemacht?

Aufbringen mehrerer Schichten von Zweikomponenten-Spritzlack, inklusive Grundierung und Vorarbeiten

Nach Untergrundvorbereitung (spachteln/schleifen) wird Ein- oder Zweikomponenten-Lack mit oder ohne Grundierung aufgebracht

Aufkleben einer UV-beständigen Spezialfolie, eine Folie pro Rumpfsseite

Tipp

Einige Vorarbeiten selbst erledigen

Telefonische Unterstützung der Lackhersteller nutzen

Auch ungewöhnliche Designs sind möglich

Kosten für 35 Fuß

Ca. 5000 € inkl. kleiner Vorarbeiten (spachteln)

Ca. 500 € nur für Lack, Spachtel und Pinsel/Rollen

Ca. 3000 € ohne Vorarbeiten

Wo?

Nur beim Lackierer vor Ort möglich

Überall, wenn die Umgebung geeignet ist

Am besten beim Folierer, nach Absprache auch vor Ort am Schiff möglich

Vorteile

Bestes Ergebnis bei Glanz und Brillanz. Gewährleistung auf die Arbeit

Günstig, dabei widerstandsfähig und hart, wenn Zweikomponenten-Lack verwendet wird

Schützt das Gelcoat, reversibel, mehrfarbige Lösungen und Muster ohne hohe Mehrkosten

Nachteile

Teuer, nur beim Lackierer durchführbar, Ausbesserungen aufwändig

Ergebnis möglicherweise unbefriedigend

Manche Folien sind weniger abriebbeständig als Lack

Fazit

Dauerhafte Lösung für Eigentümer, die die Investition nicht scheuen

Ergebnis von handwerklichem Geschick und Umgebung abhängig

Ideal zum „Mal ausprobieren“ und für ungewöhnliche Farben oder Optik

Die Entscheidung hängt in erster Linie von den Vorbedingungen ab. Wegen der unterschiedlichen Härte halten Zweikomponenten-Anstriche nicht auf einkomponentigen – durch die ungleichen Festigkeiten im Schichtaufbau reißt die harte Schicht, Feuchtigkeit kann eindringen und führt im Laufe der Zeit zur Ablösung.

Zudem muss beim Do-it-yourself-Streichen der Arbeitsort bedacht werden. Je weniger Staub in der Luft ist und je mehr Licht zur Verfügung steht, desto besser wird das Ergebnis. Ein erstklassiges Resultat ist im Winterlager daher kaum zu erreichen, zumal auch einiger Abstand zu den Nachbarschiffen erforderlich ist, um vernünftig arbeiten zu kön-

nen. Und: Der Lack benötigt durchgängig mindestens zehn Grad Celsius und eine relative Luftfeuchte zwischen 30 und 80 Prozent, um richtig durchhärten zu können.

Notfalls eignet sich bei gutem Wetter auch ein staubgeschützter Ort im Freien. Ergebnisse wie vom Profi, der in klimatisierten Hallen mit spezieller Beleuchtung und Absaugung arbeitet, sind aber unter keinen Umständen zu erwarten.

Letztlich werden meist die Kosten über das angewandte Verfahren entscheiden. Doch auch die darf der Selbstmacher nicht unterschätzen. Neben dem Lack kommen noch Verbrauchsmaterialien und unter Umständen die Miete der Arbeitshalle hinzu.

ALEXANDER WORMS